

ЛІЗИНГ ЯК МЕХАНІЗМ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

КУПРІЯНОВА В. С.

кандидат економічних наук

МАТЮШЕНКО І. Ю.

кандидат технічних наук

Харків

Аналіз зарубіжного і вітчизняного досвіду свідчить, що на сучасному етапі розвитку економіки України найбільш доцільним шляхом розв'язання проблем, які назріли в авіабудуванні є використання лізингу, як механізму державного регулювання (ДР) розвитку авіаційного комплексу шляхом створення державної кредитно-гарантійної установи [1].

На сьогодні більше ніж 50% усіх продажів літаків у світі відбувається за рахунок лізингу, оскільки більшість авіакомпаній не в змозі купувати літаки із власного прибутку. Так, результати аналізу російського ринку авіаційної техніки (АТ) показують, що для експлуатантів АТ за ухвалення рішення про купівлю повітряного судна роль ціни літака поступово зменшується, при цьому зростає роль механізмів фінансового лізингу, послуг лізингових компаній, якості продукту (економічність, комфорт, надійність) і його післяпродажного обслуговування. Крім того, важливим моментом є й те, що лізингові компанії пропонують не тільки фінансовий лізинг, але й технічне обслуговування та ремонт літаків [2 – 4].

Існує кілька варіантів визначення змісту лізингу: як методу кредитування придбання машин і обладнання, як різновиду довгострокової оренди, як завуальованого засобу купівлі-продажу засобів виробництва, що схожий з продажем на виплат [5 – 6]. Теоретичний аналіз показав [7], що під лізингом слід розуміти систему економіко-правових відносин, що виникають у зв'язку з придбанням у власність майна та подальшим його здаванням у тимчасове володіння й користування за визначену плату. Саме й тільки з позиції системних взаємовідносин слід розглядати сутність лізингу як економічної категорії та розробляти підходи до ДР цього виду діяльності.

На сьогодні лізингові платежі європейським компаніям є значно нижчими аналогічних платежів російським і українським лізинговим компаніям, нівелює різницю в ціні, яка існує між літаками, що виробленими в США, і машинами провідних виробників США й країн ЄС. Пояснюється це різницею у вартості послуг на фінансових ринках, а також методами роботи лізингових компаній. Установлено, що процес розвитку лізингу

й ДР вплив перебувають у діалектичному взаємозв'язку. Лізинг може бути використаний як інструмент, що забезпечує реалізацію багатьох задач ДР економіки, але на його становлення й розвиток визначальний вплив (прямо чи опосередковано) мають заходи державної підтримки. Лізинг доцільно розглядати як різновид інвестиційної діяльності, тобто фінансового забезпечення механізму державної підтримки розвитку авіаційного комплексу України. Під ДР лізингу вітчизняні автори розуміють розроблення і реалізацію комплексних заходів щодо впорядкування й контролю в цій сфері – з одного боку, а також створення системи економічних стимулів для всіх учасників з метою підвищення ефективності функціонування ринку лізингових послуг, і створення умов для виконання лізингом його макроекономічних функцій – з іншого. Узагальнення наявних теоретичних розробок [7] дозволило під економіко-організаційним механізмом лізингу розуміти систему економічних, правових, управлінських дій, яка здатна комплексно впливати й засновувати визначений порядок здійснення конкретної діяльності ДР лізингу в цілому, що призводить до досягнення очікуваних результатів.

Установлено, що в Україні кредитне регулювання слугує основним інструментом підтримки лізингу й підпорядковано концепції державних пріоритетів, але внаслідок відсутності чіткої термінологічної бази щодо особливостей лізингових відносин, а також економіко-організаційного механізму реалізації, комплексного застосування інших інструментів регулювання, участь держави у фінансуванні лізингових проєктів не була ефективною [5]. Доцільно застосовувати варіант організації підтримки лізингу через часткову участь державних коштів шляхом створення державної кредитно-гарантійної установи [8, 9]. З'ясовано, що правове регулювання безпосередньо впливає на стан ринку лізингових послуг. Процес удосконалення правової бази для лізингу в Україні можна характеризувати як еволюційний, однак лізингове законодавство, сформульоване у 1997 – 2000 рр., не забезпечує розв'язування більшості завдань, що також значною мірою відбулося внаслідок неврахування специфічного характеру взаємодій між елементами системи лізингу [7].

Проведений аналіз дозволив констатувати, що механізм ДР лізингу в Україні є недосконалим, бо між ланками й елементами немає зв'язків координації [7]. Усе це негативно відбивається на функціонуванні лізингового ринку. Установлено, що кожному етапові розвитку лі-

зингу притаманний свій комплексний набір методів і інструментів ДР, який відрізняється їх пропорційним співвідношенням. Як варіант для авіаційного комплексу України запропоновано реалізацію заходів державної підтримки із використанням лізингових схем, або спеціальної – підтримки лізингу. Існують значні резерви вдосконалення механізму реформування лізингу в авіабудуванні. Зокрема, було запропоновано:

- розглядати сутність лізингу з позицій системного підходу, урахувавши особливу природу взаємодії правових і економічних відносин;

- групування факторів, що формують попит і пропозицію лізингових послуг, дозволяє продемонструвати взаємозв'язок між функціонуванням лізингу як інструменту державної підтримки та державної інвестиційної політики;

- здійснювати державну підтримку в межах цільової комплексної програми із використанням лізингових схем шляхом стимулювання лізингодавців з числа приватних джерел фінансування, що мають здійснювати свої функції на засадах публічно-приватного партнерства.

Схему взаємодії авіаційного комплексу з банківською установою й лізинговою компанією наведено на рис. 1 [7].

Використання схеми дозволить розв'язати такі завдання:

- добудова і прийняття в експлуатацію літаків, уже закладених на авіабудівних підприємствах, а також організація модернізації й поточного ремонту парку АТ;

- подолання роз'єднаності підприємств, що становлять виробниче ядро авіаційного комплексу України, збільшення обсягів виробництва і збуту АТ;

- розширення можливостей експлуатантів щодо придбання повітряних суден, а також проведення необхідної модернізації льотного парку АТ;

- вихід авіаційного комплексу з кризового стану.

Таким чином, удосконалення методичного забезпечення формування механізму державної підтримки розвитку авіаційного комплексу України шляхом використання методів фінансового менеджменту, зокре-

ма лізингу, надає змогу дотримати інтереси учасників авіаційного комплексу та не вимагає прямого державного фінансування. ■

ЛІТЕРАТУРА

1. Хобта В. М. Проблеми и перспективы развития лизинга в Украине / В. М. Хобта, В. А. Гайдук. – Донецьк : Техніка, 2000. – 120 с.

2. Іванишин В. В. Лізинг та його розвиток в Україні / В. В. Іванишин. – К. : Знання України, 2002. – 57 с.

3. Купалова Г. І., Гринчук Ю. С. Лізинг в Україні: статистико-економічний аналіз, прогноз, шляхи подальшого розвитку. – К. : Знання, 2007. – 237с.

4. Холодний Г. О. Лізинг в інвестиційному механізмі інноваційного розвитку підприємств / Г. О. Холодний. – Х. : Видавництво ХНЕУ, 2007. – 196 с.

5. Усенко Я. Розвиток лізингу в Україні / Я. Усенко // Справочник економіста, 2007. – №1. – С. 18–19.

6. Москалик Р. Я. Міжнародний лізинг в умовах ринкової трансформації економіки України: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08. 02. 03 «Організація управління, планування і регулювання економікою» / Р. Я. Москалик. – Львівський національний ун-т ім. І. Франка. – Львів, 2002. – 232 с.

7. Купріянова В. С. Механізм підтримки розвитку авіаційної промисловості у державних цільових програмах: Дис... канд. екон. наук : спец. 08. 00. 03 «Економіка та управління національним господарством». – Х., 2010. – 184 с.

8. Инновационный менеджмент в России. Вопросы стратегического управления и научно-технологической безопасности / рук. авт. колл. ак. В. М. Макаров, д. э. н., проф. А. С. Варшавский. – М. : Наука, 2004. – С. 842–861.

9. Офіційний сайт лізингової компанії «Ільюшин Финанс Ко» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.c-leasing.com/about.php>. Ільюшин Финанс Ко.

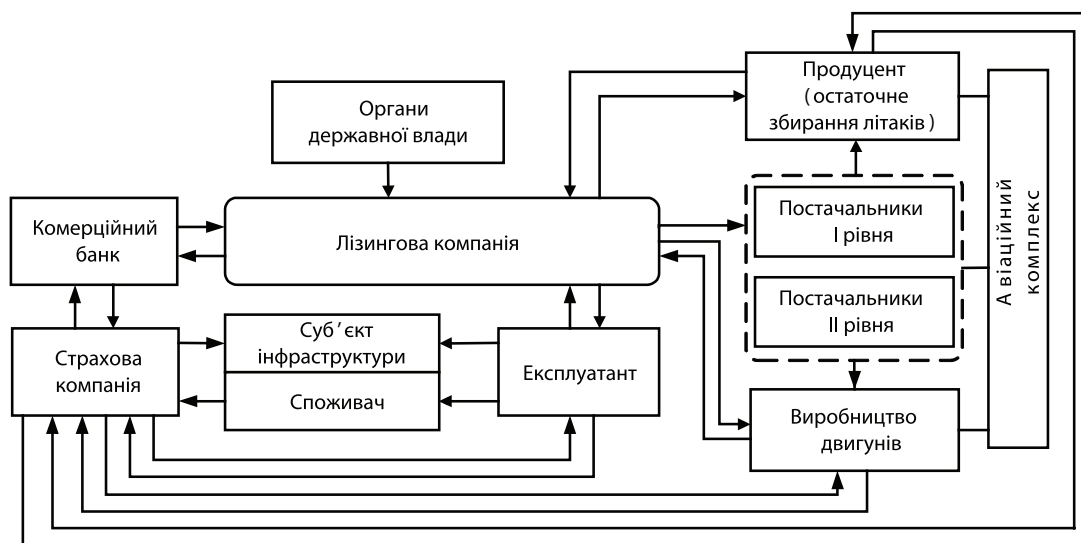


Рис. 1. Схема взаємодії учасників фінансового лізингу авіаційного комплексу